Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 1275

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
BK 2829/50

Bonn, den 31. Juli 1950

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: Initiativantrag des Deutschen Bundesrates für ein Gesetz über die Deutsche Bundesbahn (Bundesbahngesetz) vom 30. März 1950.

Gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes übersende ich in der Anlage 1 den vom Deutschen Bundesrat vorgelegten

Entwurf eines Gesetzes
über die Deutsche Bundesbahn
(Bundesbahngesetz),

der in der Sitzung des Deutschen Bundesrates vom 30. März 1950 beschlossen wurde, samt Begründung.

Die Bundesregierung glaubt, dem Entwurf des Bundesrates nicht zustimmen zu können, da sie in wesentlichen Punkten eine andere Auffassung über die Stellung der Deutschen Bundesbahn im Gesamtgefüge der Bundesrepublik Deutschland vertritt. Wegen der Einzelheiten wird auf die in der Anlage 2 beigefügte Darstellung Bezug genommen.

Die Bundesregierung hat in ihrer 70. Sitzung vom 31. Mai 1950 beschlossen, dem Initiativentwurf des Bundesrates gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes einen eigenen Regierungsentwurf gegenüberzustellen. Dieser Entwurf ist vom Bundesminister für Verkehr aufgestellt und in der 86. Sitzung der Bundesregierung vom 25. Juli 1950 angenommen worden. Der Regierungsentwurf geht gleichzeitig gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes dem Deutschen Bundesrat zu. Abdruck des Regierungsentwurfs samt Begründung wird Ihnen mit besonderem Schreiben heute übersandt.

2 Anlagen

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei Gebr. Scheur, Bonn
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30, und Wiesbaden, Nietzschestraße 1

Anlage 1

Vorlage
des Deutschen Bundesrates

Entwurf
eines Gesetzes
über die Deutsche Bundesbahn
(Bundesbahngesetz)

Erster Abschnitt

Rechtsstellung und Aufgabe

§ 1

Sondervermögen

Die Bundesrepublik Deutschland verwaltet unter dem Namen

„Deutsche Bundesbahn"

das Bundeseisenbahnvermögen als ein Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.

§ 2

Stellung im gerichtlichen und außergerichtlichen Verkehr

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist nicht rechtsfähig, kann jedoch unter ihrem Namen Rechtsgeschäfte vornehmen, klagen und verklagt werden.

(2) Der allgemeine Gerichtsstand der Deutschen Bundesbahn wird durch den Sitz der Behörde bestimmt, die nach der Verwaltungsordnung berufen ist, die Deutsche Bundesbahn im Rechtsstreit zu vertreten.

§ 3

Bundeseisenbahnvermögen, Beschränkte Haftung

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen ist von dem übrigen Vermögen des Bundes, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten.

(2) Für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn haftet der Bund nur mit dem Bundeseisenbahnvermögen; dieses haftet nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Bundes.

§ 4

Verwaltung und Betriebsführung

Die Deutsche Bundesbahn ist nach kaufmännischen Grundsätzen gemeinwirtschaftlich zu verwalten. Dabei ist den Anforderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen und der Betrieb sicher zu führen. Die Anlagen der Deutschen Bundesbahn nebst den Fahrzeugen und dem sonstigen Zubehör sind nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stand der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiterzuentwickeln.

§ 5

Leistungen für andere Verwaltungen

Leistungen der Deutschen Bundesbahn für die Deutsche Post und für sonstige Verwaltungen und Unternehmen des Bundes, der Länder, Gemeinden (Gemeindeverbände) und Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie deren Leistungen für die Deutsche Bundesbahn sind gegenseitig angemessen abzugelten.

§ 6

Behörden

(1) Die Dienststellen der Deutschen Bundesbahn sind Bundesbehörden. Die Verwaltungsordnung kann Ausnahmen festsetzen.

(2) Die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn ist öffentlicher Dienst.

Zweiter Abschnitt

Organisation

§ 7

Organe

Die Organe der Deutschen Bundesbahn sind der Verwaltungsrat und der Vorstand.

§ 8

Verwaltungsrat

(1) Der Verwaltungsrat besteht aus neunundzwanzig Mitgliedern.

(2) Von diesen Mitgliedern werden zwölf auf Vorschlag der in Artikel 23 des Grundgesetzes genannten Länder und siebzehn auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr durch Beschluß der Bundesregierung aus allen Teilen des Bundesgebietes ernannt. Von den letzten sollen

- drei Angehörige der gewerblichen Wirtschaft,
- zwei Angehörige der Ernährungs- und Landwirtschaft,
- fünf Angehörige der Gewerkschaften,
- drei Finanzsachverständige und
- drei Verkehrssachverständige

sein.

(3) Die Mitglieder müssen deutsche Staatsangehörige und erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein. Sie sind an keinerlei Aufträge oder Weisungen gebunden und haben ihr Amt nach bestem Wissen und Gewissen zum Nutzen des deutschen Volkes, der deutschen Wirtschaft und der Deutschen Bundesbahn zu versehen. Sie dürfen nicht Mitglieder von Regierungen oder gesetzgebenden Körperschaften sein.

(4) Die Mitglieder werden für vier Jahre ernannt. Wiederernennung ist zulässig. Zwei Jahre nach der ersten Ernennung scheidet jedoch die Hälfte der Mitglieder aus. Die Ausscheidenden werden in der er-

sten Sitzung des Verwaltungsrates durch das Los bestimmt.

(5) Die Mitglieder können jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Bundeskanzler ihr Amt niederlegen. Verliert ein Mitglied die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter oder wird über sein Vermögen der Konkurs eröffnet, so erlischt ohne weiteres seine Mitgliedschaft. Die Mitgliedschaft erlischt ferner, wenn der Bundeskanzler im Einvernehmen mit dem Vorschlagsberechtigten feststellt, daß ein Mitglied die Eigenschaft oder Stellung verloren hat, die für seine Ernennung maßgebend gewesen ist.

(6) Scheidet ein Mitglied vor Ablauf der Zeit, für die seine Ernennung erfolgt ist, aus, so wird innerhalb von drei Monaten ein Ersatzmann für die restliche Zeit ernannt.

(7) Die Mitglieder sind zur Verschwiegenheit über die Angelegenheiten der Deutschen Bundesbahn verpflichtet.

(8) Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten freie Fahrt auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn, Ersatz von Reisekosten und eine angemessene Vergütung, die der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen festsetzt.

(9) Der Verwaltungsrat erläßt seine Geschäftsordnung.

(10) Die Bundesregierung hat das Recht, an allen Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen oder sich dort vertreten zu lassen.

§ 9

Präsident des Verwaltungsrates

(1) Der Präsident des Verwaltungsrates wird jährlich zu Beginn des Geschäftsjahres vom Verwaltungsrat aus seiner Mitte mit einer Mehrheit von drei Viertel der abgegebenen Stimmen gewählt. Seine Wahl bedarf der Bestätigung durch den Bundespräsidenten. Wiederwahl ist zulässig.

(2) Der Verwaltungsrat wählt jährlich mit einfacher Stimmenmehrheit einen oder zwei Vizepräsidenten aus seiner Mitte, deren Wiederwahl zulässig ist. Absatz 1 Satz 2 findet Anwendung.

§ 10

Aufgaben des Verwaltungsrates

(1) Aufgabe des Verwaltungsrates ist es, die Geschäftsführung der Bundesbahn zu überwachen und über alle Fragen von allgemeiner Bedeutung sowie über wichtige Einzelfragen zu beschließen. Ihm obliegen insbesondere:

1. der Erlaß der Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,
2. die Feststellung des Wirtschaftsplanes und des Jahresabschlusses,
3. die Entscheidung über die Beteiligung an anderen Unternehmungen,
4. die Ermächtigung zur Aufnahme von Krediten und Anleihen und zur Bestellung von Sicherheiten, soweit sie nach Umfang und Bedeutung den üblichen Rahmen der Wirtschaftsführung überschreiten,
5. die Vorschläge zur Ernennung des Generaldirektors sowie gemeinsam mit diesem die Vorschläge zur Besetzung der Dienstposten seines ständigen Stellvertreters, der Abteilungsleiter und der Präsidenten,
6. die grundsätzliche Regelung der Dienstverhältnisse der Beamten, Angestellten und Arbeiter,
7. der Beschluß über die für die Finanzlage der Deutschen Bundesbahn wesentlichen Eisenbahn- und sonstigen Verkehrstarife.

(2) Der Verwaltungsrat beschließt über alle Angelegenheiten, die der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr bedürfen.

(3) Der Verwaltungsrat vertritt die Deutsche Bundesbahn gegenüber den Mitgliedern des Vorstandes.

§ 11

Sitzungen des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle zwei Monate zu ordentlichen Sitzungen zusammen. Außerordentliche Sitzungen sind anzuberaumen, wenn die Bundesregierung oder mindestens zehn Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Vorstand die Einberufung schriftlich beantragen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann jederzeit eine Sitzung anberaumen.

(2) Zur Beschlußfassung ist die Anwesenheit von fünfzehn Mitgliedern einschließlich des Präsidenten erforderlich. Die Beschlüsse werden, sofern die Geschäftsordnung nicht etwas anderes vorschreibt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit ist der Antrag abgelehnt.

(3) Die Geschäftsordnung des Verwaltungsrates kann vorsehen, daß zur Vorbereitung der Beschlußfassung des Verwaltungsrates Ausschüsse gebildet werden können. Der Präsident des Verwaltungsrates kann an den Beratungen der Ausschüsse teilnehmen und jederzeit das Wort ergreifen.

§ 12

Beanstandungsrecht des Bundesministers für Verkehr

(1) Jeder Beschluß des Verwaltungsrates ist dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann dem Beschluß innerhalb von sieben Tagen nach Eingang der Mitteilung widersprechen, wenn durch den Beschluß wichtige Interessen der Bundesrepublik Deutschland, eines Bundeslandes oder der Deutschen Bundesbahn gefährdet werden. Widerspricht der Bundesminister für Verkehr, so hat der Verwaltungsrat nochmals zu beraten. Wenn er seinen Beschluß aufrecht erhält, hat die Bundesregierung durch Beschluß in der Sache zu entscheiden, nachdem sie

zuvor den Präsidenten des Verwaltungsrates gehört hat. Ist die Entscheidung binnen Monatsfrist nicht getroffen, so ist der Beschluß des Verwaltungsrates wirksam.

§ 13

Vorstand

(1) Der Vorstand führt die Geschäfte der Deutschen Bundesbahn. Er vertritt die Deutsche Bundesbahn gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht die Verwaltungsordnung anderes bestimmt.

(2) Er untersteht der Aufsicht des Verwaltungsrates, an dessen Richtlinien und Beschlüsse er gebunden ist.

(3) Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzer mit der Dienstbezeichnung „Generaldirektor", seinem ständigen Stellvertreter und den Leitern der Abteilungen der Hauptverwaltung, welche die Dienstbezeichnung „Direktor" führen. Die Vorstandsmitglieder müssen deutsche Staatsangehörige sein. Sie dürfen dem Verwaltungsrat nicht angehören.

(4) Der Generaldirektor wird vom Verwaltungsrat, die übrigen Vorstandsmitglieder werden vom Verwaltungsrat und dem Generaldirektor gemeinsam vorgeschlagen. Alle Vorstandsmitglieder werden vom Bundespräsidenten ernannt, nachdem der Vorschlag durch Beschluß der Bundesregierung gebilligt ist.

(5) Die Vorstandsmitglieder sind Bundesbeamte.

(6) Im Vorstand entscheidet bei Meinungsverschiedenheiten der Generaldirektor.

§ 14

Aufgaben des Vorstandes

(1) Die Geschäfte werden unter den Mitgliedern des Vorstandes durch eine Geschäftsordnung verteilt, die der Genehmigung des Verwaltungsrates bedarf.

(2) Die Vorstandsmitglieder haben

die Geschäftsführung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes wahrzunehmen.

(3) Der Vorstand hat dem Verwaltungsrat monatlich über die Lage der Deutschen Bundesbahn schriftlich sowie dem Präsidenten des Verwaltungsrates bei wichtigem Anlaß mündlich oder schriftlich zu berichten.

(4) Der Generaldirektor ist verpflichtet, die übrigen Vorstandsmitglieder sind berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen.

(5) Die Vorstandsmitglieder sind zur Verschwiegenheit über die Angelegenheiten der Deutschen Bundesbahn verpflichtet. Sie dürfen eine andere Erwerbstätigkeit oder eine Nebenbeschäftigung nur mit Zustimmung des Verwaltungsrates ausüben.

§ 15

Verwaltungsordnung

Der Verwaltungsrat erläßt die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn, die der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr bedarf. Die Verwaltungsordnung regelt insbesondere die Organisation der Deutschen Bundesbahn nach Maßgabe dieses Gesetzes.

Dritter Abschnitt

Aufsicht

§ 16

Aufsichtsrecht der Bundesregierung

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Rahmen seiner politischen Verantwortung die erforderlichen allgemeinen Anordnungen. Er ist insbesondere dafür verantwortlich,

1. daß die Deutsche Bundesbahn gemäß den Gesetzen einheitlich verwaltet und entprechend den Verkehrsbedürfnissen wirtschaftlich betrieben wird,

2. daß die Anlagen und Betriebsmittel der Deutschen Bundesbahn in betriebssicherem Zustand erhalten werden und ihr Betrieb der technischen Entwicklung angepaßt sowie der Betriebsordnung gemäß geführt wird.

(2) Dem Bundesminister für Verkehr bleibt vorbehalten die Genehmigung

1. des Wirtschaftsplanes und des Jahresabschlusses im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen,
2. der Verwaltungsordnung der Bundesbahn und der Geschäftsordnung des Verwaltungsrates,
3. des Baues neuer Bahnen und der allgemeinen Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen,
4. der dauernden Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes, des dauernden Überganges zu eingleisigem Betrieb und der Stillegung eines Ausbesserungswerkes,
5. der Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder der wesentlichen organisatorischen Änderungen einer Generalbetriebsleitung, einer Eisenbahndirektion oder eines zentralen Amtes der Deutschen Bundesbahn und der wesentlichen Änderung ihrer Bezirke,
6. der Gründung oder des Erwerbs von anderen Unternehmungen,
7. der Beteiligung im Einzelbetrag von mehr als einer Million Deutsche Mark und der Veräußerung solcher Beteiligungen,
8. der Verfügung über sonstige Gegenstände, die zum Anlagekapital des Sondervermögens gehören und deren Wert im Einzelfall eine Million Deutsche Mark übersteigt.

(3) Wird die Genehmigung gemäß Absatz 2 Nr. 1 nicht erteilt, so entscheidet die Bundesregierung.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann von der Deutschen Bundesbahn jede erforderliche Auskunft verlangen. Er ist berechtigt, im Benehmen mit dem Vorstand alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen oder durch seine Beamten besichtigen zu lassen.

§ 17

Tarife

(1) Änderungen der Normaltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes bleibt unberührt.

(2) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb von zwei Wochen seit Eingang ihres Antrages bei dem Bundesminister für Verkehr von diesem eine Antwort zugeht. Der Antrag gilt als genehmigt, wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb eines Monats seit Eingang der Antwort gemäß Satz 1 eine abweichende Entscheidung des Bundesministers für Verkehr zugeht.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann auf die Ausübung seines Rechtes verzichten, Tarifmaßnahmen von geringerem öffentlichen Interesse zu genehmigen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann Änderungen der Tarife verlangen, die er im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet.

§ 18

Fahrpläne

(1) Die Deutsche Bundesbahn hat der Bundesregierung rechtzeitig die Entwürfe der Jahres- und Halbjahresfahrpläne des Personenverkehrs mitzuteilen. Die

Entwürfe der Fahrpläne internationaler Züge sind vor deren internationaler Beratung mitzuteilen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn soll die ihr gemachten Änderungsvorschläge der Bundesregierung möglichst berücksichtigen.

§ 19

Verhandlungen mit auswärtigen Staaten

Die Deutsche Bundesbahn darf Verhandlungen mit auswärtigen Staaten nur im Auftrage und im Namen der Bundesregierung führen. Der Bundesregierung bleibt der Abschluß von Vereinbarungen vorbehalten.

Vierter Abschnitt

Personalwesen

§ 20

Rechts- und Dienstverhältnisse der Angehörigen der Deutschen Bundesbahn

Die Angehörigen der Deutschen Bundesbahn stehen im Dienst des Bundes. Für sie gelten die bundesrechtlichen Vorschriften.

§ 21

Zusammenarbeit zwischen Leitung und Angehörigen der Deutschen Bundesbahn

Durch Vereinbarung zwischen der Leitung der Deutschen Bundesbahn und den Gewerkschaften wird die Zusammenarbeit zwischen der Leitung und den Angehörigen der Deutschen Bundesbahn nach einheitlichen Grundsätzen sichergestellt.

§ 22

Gesetzliche Sozialeinrichtungen

(1) Die Deutsche Bundesbahn führt für ihren Bereich auf dem Gebiet der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Angestelltenversicherungen so-

wie der Zusatzversicherungen und des Arbeitsschutzes die Aufgaben der früheren Deutschen Reichsbahn weiter.

(2) Die nach § 1360 der Reichsversicherungsordnung bestehenden Sonderanstalten der früheren Deutschen Reichsbahn werden als Sonderanstalten der Deutschen Bundesbahn geführt.

§ 23

Betriebliche Sozialeinrichtungen, Selbsthilfeeinrichtungen

Die betrieblichen Sozialeinrichtungen und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen werden aufrechterhalten und nach den bisherigen Grundsätzen weitergeführt. Hierfür werden im Wirtschaftsplan angemessene Beträge bereitgestellt.

Fünfter Abschnitt

Wirtschaftsführung

§ 24

Geschäftsführung

(1) Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst bestreiten kann.

(2) Soweit der Deutschen Bundesbahn die Durchführung oder Unterlassung tarifarischer oder anderer Maßnahmen auferlegt ist oder wird, die es ihr nach ihrer Auffassung unmöglich machen, ihrer Verpflichtung nach Absatz 1 und § 4 nachzukommen, kann die Deutsche Bundesbahn einen begründeten Antrag auf Schadloshaltung an den Bundesminister für Verkehr stellen. Über den Antrag entscheidet die Bundesregierung.

§ 25

Rechnungsführung

Die Rechnung der Deutschen Bundesbahn ist nach kaufmännischen

Grundsätzen so zu führen, daß die Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

§ 26

Geschäftsjahr, Wirtschaftsplan

(1) Das Geschäftsjahr der Deutschen Bundesbahn ist das Kalenderjahr.

(2) Für jedes Geschäftsjahr ist rechtzeitig vor seinem Beginn ein Wirtschaftsplan nebst Stellenplan aufzustellen.

§ 27

Kreditaufnahme

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist berechtigt, selbständig Kredite aufzunehmen. Die Aufnahme von Krediten erfolgt insbesondere durch Ausgabe von Schuldverschreibungen oder Schatzanweisungen, durch Eingehen von Wechselverbindlichkeiten oder durch Aufnahme von Darlehen.

(2) Schuldverschreibungen oder Schatzanweisungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesregierung ausgegeben werden. Sie stehen den Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen des Bundes gleich. Ihre Verwaltung kann der Schuldenverwaltung des Bundes übertragen werden.

(3) Die Grundsätze über die Aufnahme von Krediten bestimmt auf Vorschlag des Verwaltungsrates die Bundesregierung.

§ 28

Jahresabschluß

(1) Über jedes Geschäftsjahr stellt die Deutsche Bundesbahn eine Bilanz- und eine Gewinn- und Verlustrechnung auf.

(2) Dieser Jahresabschluß ist so zu gestalten, daß sich die Vermögenslage, insbesondere die Forderungen und Verbindlichkeiten, die Aufwendungen für Anlagezuwachs sowie die Betriebsergebnisse zuverlässig und vollständig erkennen

lassen. Die Betriebsrechnung ist so zu gliedern, daß sie die Betriebserträgnisse und je für sich die Aufwendungen ausweist, die für die Betriebsführung, für die Unterhaltung und für die Erneuerung der Bahnanlagen sowie der Fahrzeuge enstanden sind. In der Gewinn- und Verlustrechnung, in die das Ergebnis der Betriebsrechnung übernommen wird, sind die Erträge aus Beteiligungen, die außerordentlichen Erträge sowie die Erträge und Aufwendungen an Zinsen besonders auszuweisen.

(3) Mit dem Jahresabschluß ist ein Geschäftsbericht aufzustellen. Darin sind die wirtschaftlichen Ergebnisse des Kraftverkehrs und der größeren gewerblichen Nebenbetriebe gesondert darzustellen.

(4) Das Hauptprüfungsamt der Deutschen Bundesbahn prüft den Jahresabschluß und legt seinen Prüfungsbericht dem Vorstand, dem Verwaltungsrat und der Bundesregierung vor. Diese führt eine Begutachtung des Jahresabschlusses durch den Präsidenten des Bundesrechnungshofes herbei.

(5) Der Jahresabschluß ist dem Bundestag und dem Bundesrat vor seiner Veröffentlichung zur Kenntnis zu geben.

(6) Der Jahresabschluß ist vom Vorstand zu veröffentlichen. Dies soll innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres geschehen.

§ 29

Gewinn und Verlust

(1) Der nach Erfüllung des Dienstes der Kredite und nach den notwendigen Rückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung verbleibende Überschuß ist wie folgt zu verwenden:

1. Es ist eine allgemeine Rücklage (Ausgleichsrücklage) bis zum Höchstbetrage von 800 Millionen DM zu schaffen. Der Rücklage sind jährlich 2. v. H. der Erträge der Betriebsrechnung zu überweisen. In frühe-

ren Geschäftsjahren etwa unterbliebene Zuweisungen an die Rücklage sollen in Höhe von jährlich 1. v. H. der Betriebsrechnung nachgeholt werden.

2. Für bestimmte Zwecke können außerdem Sonderrücklagen gebildet werden.

3. Über die Verwendung des danach verbleibenden Überschusses beschließt der Verwaltungsrat.

(2) Ergibt die Jahresrechnung einen Fehlbetrag, so ist seine Deckung im nächsten Bundeshaushalt endgültig zu regeln. Der Vortrag des Fehlbetrages auf neue Rechnung ist ausgeschlossen. Wird der Fehlbetrag durch die Aufnahme von Krediten ausgeglichen, so dürfen daraus keine Belastungen für die Deutsche Bundesbahn entstehen.

§ 30

Wirtschafts- und Rechnungsprüfung

(1) Die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Deutschen Bundesbahn wird durch ein Hauptprüfungsamt und durch örtliche Prüfungsämter bei der Deutschen Bundesbahn geprüft. Der Haushaltsplan des Hauptprüfungsamtes wird nach Feststellung durch den Verwaltungsrat dem Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn eingegliedert.

(2) Der Prüfungsdienst ist in seiner Prüfungstätigkeit unabhängig und insoweit weder an Weisungen der Bundesregierung noch an solche des Verwaltungsrates oder des Vorstandes gebunden. Der Leiter des Hauptprüfungsamtes wird auf Vorschlag des Verwaltungsrates und des Präsidenten des Bundesrechnungshofes durch Beschluß der Bundesregierung bestellt. Das gleiche gilt für seine Zurückziehung aus dem Prüfungsdienst.

(3) Die Mitglieder des Hauptprüfungsamtes werden auf Vorschlag des Verwaltungsrates von dem

Bundesminister für Verkehr bestellt und zurückgezogen. Die Prüfungsbeamten des Hauptprüfungsamtes bestellt der Leiter des Hauptprüfungsamtes nach Anhörung des Verwaltungsrates. Das gleiche gilt für ihre Zurückziehung aus dem Prüfungsdienst. Die persönlichen Angelegenheiten des Leiters des Hauptprüfungsamtes werden von dem Bundesminister für Verkehr bearbeitet. Die persönlichen Angelegenheiten der Mitglieder und der Prüfungsbeamten des Hauptprüfungsamtes bearbeitet der Leiter des Hauptprüfungsamtes.

(4) Die Leiter und Prüfungsbeamten der Prüfungsämter werden im Einvernehmen mit dem Vorstand vom Leiter des Hauptprüfungsamtes bestellt und zurückgezogen. Ihre persönlichen Angelegenheiten bearbeiten die Präsidenten der Eisenbahndirektionen und der Eisenbahnzentralämter.

(5) Die Bundesregierung sowie der Präsident des Bundesrechnungshofes können von dem Leiter des Prüfungsdienstes jede Auskunft verlangen, Anregungen für die Prüfungen geben und Wünsche äußern.

(6) Die Einzelheiten der Ausübung des Prüfungsdienstes durch das Hauptprüfungsamt und die Prüfungsämter regelt eine vom Leiter des Hauptprüfungsamtes aufgestellte Rechnungsprüfungsordnung, die nach Anhörung des Vorstandes und des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn von der Bundesregierung und dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes erlassen wird.

§ 31

Geltung von Vorschriften

Die Haushaltsordnung, die Finanz- und Rechnungsbestimmungen und die sonstigen Vorschriften des Bundes über die Wirtschaftsführung finden auf die Deutsche Bundesbahn keine Anwendung.

Sechster Abschnitt

Verwaltungsrechtliche Vorschriften

§ 32

Planfeststellung

(1) Neue Anlagen der Deutschen Bundesbahn dürfen nur gebaut, bestehende Anlagen dürfen nur geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Die Planfeststellung umfaßt die Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn hat die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der höheren Verwaltungsbehörde des Landes, in dem die Anlagen liegen, zur Stellungnahme zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Geschäftsbereich der Deutschen Bundesbahn berühren. Die höhere Verwaltungsbehörde hat die Stellungnahme aller beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und sonstiger beteiligter Stellen herbeizuführen.

(3) Die Pläne werden vom Vorstand oder von einer durch ihn ermächtigten Dienststelle der Deutschen Bundesbahn festgestellt, wenn sich aus der Stellungnahme der höheren Verwaltungsbehörde ergibt, daß zwischen ihr oder einer anderen beteiligten Behörde und der Deutschen Bundesbahn keine Meinungsverschiedenheiten bestehen; im übrigen werden sie vom Bundesminister für Verkehr festgestellt.

§ 33

Enteigungsrecht

Die Deutsche Bundesbahn hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Es gelten die Enteignungsgesetze; jedoch trifft der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der höheren Verwaltungsbehörde die Entscheidung über die Zulässigkeit der In-

anspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten sowie über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung.

§ 34

Sicherheit der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

Die Deutsche Bundesbahn hat dafür einzustehen, daß ihre dem Betrieb dienenden baulichen und maschinellen Anlagen sowie die Fahrzeuge allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Baufreigaben, Abnahmen und Prüfungen durch andere Behörden finden nicht statt.

§ 35

Zwangsverfahren

Die zwangsweise Entziehung oder Beschränkung des Rechts an Teilen des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“ und die Zwangsvollstreckung gegen die Deutsche Bundesbahn sind nur mit Zustimmung der Bundesregierung zulässig.

§ 36

Beiträge und Gebühren

Auf die Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn, Beiträge und Gebühren an den Bund, die Länder, die Gemeinden (Gemeindeverbände) und Körperschaften des öffentlichen Rechts zu entrichten, finden die allgemeinen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften Anwendung.

§ 37

Nebenbetriebe

Für die Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen von Betrieb und Verkehr der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, gelten nicht die Gewerbeordnung und das Gaststättengesetz vom 28. April 1930 (RGBl. I S. 146).

§ 38

Geltung von Vorschriften

Die Deutsche Bundesbahn hat für sich und ihre Angehörigen die gleiche Stellung, die für die Verwaltungen und Betriebe des Bundes und deren Angehörige auf dem Gebiet des Wirtschafts-, Arbeits-, Wohnungs-, Fürsorge- und Versicherungsrechts besteht.

Siebenter Abschnitt

Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern

§ 39

Unterrichtungspflicht, Auskunftsrecht

(1) Die Leitung und die höheren Bundesbahnbehörden sowie die obersten Landesverkehrsbehörden unterrichten sich gegenseitig über alle Vorgänge von grundsätzlicher Bedeutung.

(2) Die obersten Landesverkehrsbehörden können von der Leitung und von den für ihr Land zuständigen höheren Bundesbahnbehörden jede zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Auskunft verlangen. Sie erteilen in gleicher Weise jede erforderliche Auskunft.

§ 40

Organisatorische Veränderungen

Beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn

a) die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes, den dauernden Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, die Stillegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle,
b) die Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder wesentliche Änderung einer Generalbetriebsleitung, einer Eisen-

bahndirektion oder eines Eisenbahnzentralamtes oder die Änderung ihrer Bezirke,

so gibt sie den örtlich beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden Gelegenheit zur Stellungnahme.

§ 41

Personalmaßnahmen

(1) Die Posten der Präsidenten der Eisenbahndirektionen werden im Benehmen mit den Regierungen der Länder, deren Bereich wesentlich berührt wird, besetzt.

(2) Geben die Länder in besonderen Fällen zu sonstigen Stellenbesetzungen bei der Deutschen Bundesbahn innerhalb ihres Landes Anregungen, so sind diese so weit wie möglich zu berücksichtigen.

§ 42

Tariffortbildung

Bei der Fortbildung der Tarife ist neben den Interessen des Bundes den besonderen Verkehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung, nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Soweit hierbei die Interessen eines oder mehrerer Länder berührt werden, sind diese Länder zu hören.

§ 43

Freifahrt

Die Länder haben Anspruch darauf, daß die Mitglieder ihrer gesetzgebenden Körperschaften innerhalb ihres Landes die Bundesbahnverkehrsmittel in beliebiger Beförderungsklasse frei benutzen dürfen. Die Freifahrberechtigung endet eine Woche nach Erlöschen der Mitgliedschaft.

§ 44

Reisezugfahrpläne

Die Deutsche Bundesbahn gibt den Ländern bei der Bearbeitung des Reisezugfahrplanes Gelegenheit zur Stellungnahme.

§ 45

Planungen

Planungen für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden zur Stellungnahme zu übermitteln.

§ 46

Vergebung von Lieferungen und Leistungen

Die Deutsche Bundesbahn berücksichtigt bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen angemessen Industrie, Handwerk und Handel jedes Landes mit dem Ziel, die gesunde Entwicklung der Wirtschaft der Länder zu fördern. Andererseits sorgen die Landesregierungen dafür, daß der Deutschen Bundesbahn bei der Vergebung und Durchführung von Lieferungen und Leistungen nicht durch Landesbehörden unbillige Erschwerungen bereitet werden.

§ 47

Auftragsverwaltung

Auf Antrag eines Landes soll die Deutsche Bundesbahn Geschäfte der Verkehrsverwaltung, insbesondere der Eisenbahnaufsicht, nach den Weisungen und für Rechnung der Länder übernehmen.

§ 48

Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten

(1) Meinungsverschiedenheiten, die sich bei der Durchführung der Bestimmungen dieses Abschnittes zwischen den Ländern und der Bundesbahn ergeben, insbesondere auch darüber, ob Anträge der Länder von der Deutschen Bundesbahn eingehend gewürdigt und bei der Entscheidung angemessen berücksichtigt wurden, sind dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn zur Entscheidung vorzulegen. Die Entscheidung des Verwaltungsrates kann durch An-

rufung der Bundesregierung angefochten werden.

(2) Meinungsverschiedenheiten zwischen der Bundesregierung und einem Land über die Auslegung dieses Abschnittes entscheidet das Bundesverfassungsgericht.

Achter Abschnitt

Schlußbestimmungen

§ 49

Verwaltungsvorschriften

Die Bundesregierung erläßt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 50

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

§ 51

Übergangsregelung

(1) Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn ist binnen einer Frist von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu bilden. Die Bildung ist durch den Bundesminister für Verkehr zu veranlassen. Sobald der Verwaltungsrat gebildet ist, wird er von der Bundesregierung zu seiner ersten Sitzung einberufen. Der Verwaltungsrat wählt sodann seinen Präsidenten und einen oder zwei Vizepräsidenten und veranlaßt die Bildung des Vorstandes. Die Bundesregierung faßt die gemäß § 9 Absatz 1 Satz 2 und § 13 Absatz 4 erforderlichen Beschlüsse innerhalb von zwei Wochen nach Beschlußfassung des Verwaltungsrates. Dem Vorstand obliegt es, unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Verwaltungsrates und dem Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, alle nötigen Vorbereitungen für die Geschäfts- und Betriebsübernahme

zu treffen. Wenn diese Vorbereitungen getroffen sind, teilt der Verwaltungsrat dem Bundesminister für Verkehr die Bereitschaft der Deutschen Bundesbahn zur Geschäfts- und Betriebsübernahme mit. Der Übergang ist damit vollzogen.

(2) Der Tag des Überganges ist im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen. Mit dem gleichen Tage tritt das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) in der Fassung des § 8 Absatz 2 a des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBl. S. 95) und die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 5. Juli 1939 (RGBl. I S. 1213) in der Fassung des § 8 Absatz 2 b des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBl. S. 95) außer Kraft.

Begründung

Bei der Gestaltung des Entwurfes sind die Reichsbahngesetze von 1924, von 1930 und von 1939 sowie der Entwurf der Verwaltung für Verkehr vom 6. Oktober 1948/20. Mai 1949 berücksichtigt; ein Teil der Bestimmungen nebst Begründung ist, soweit angängig, übernommen. Ferner sind der Bericht des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesverkehrsministeriums zum Entwurf eines Bundesbahngesetzes vom 22. Januar 1950 und der Bericht des erweiterten Ausschusses „A" über Fragen der Organisation der Deutschen Bundesbahn vom 8. Februar 1950 verwertet worden.

Erster Abschnitt

Rechtsstellung und Aufgabe

Zu § 1:

Die Regelung entspricht der des § 1 des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 (Reichgesetzbl. I S. 1205).

Zum Sondervermögen gehören insbesondere folgende Gegenstände:

> die Grundstücke, die Anlagen, die der Abwicklung und Sicherung des Betriebes oder Verkehrs zu dienen bestimmt sind, die Betriebsmittel, ferner die Zubehörstücke der Eisenbahnen und der Eisenbahngrundstücke, der Kraftfahrbetrieb der Deutschen Bundesbahn mit seinen Fahrzeugen und seinen baulichen Anlagen, alle übrigen Nebenbetriebe, wie z. B. die Fährbetriebe, die Bodensee-Dampfschiffahrt, einige Häfen usw.; außerdem gehören zum Bundeseisenbahnvermögen die Betriebsvorräte, Kassenbestände, Bankguthaben und Wertpapiere der Deutschen Bundesbahn, ihre Beteiligungen an anderen Unternehmungen, der für die Verwaltungs- und Wohnzwecke bestimmte Grundbesitz, schließlich alle mit Teilen des Eisenbahnvermögens verbundenen Rechte und Verbindlichkeiten sowie alles, was zum Bundeseisenbahnvermögen im Laufe der Zeit hinzuerworben wird.

Die Bezeichnung „Deutsche Bundesbahn" ist lediglich ein Name, unter dem diese rechtlich besonders behandelte Vermögensmasse verwaltet wird. Träger des Vermögens ist, vorbehaltlich einer näheren Regelung durch ein Bundesgesetz, die Bundesrepublik Deutschland (Artikel 134 GG).

Zu § 2:

Nach der Notverordnung vom 12. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 57) und den Reichsbahngesetzen vom 30. August 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 272) und vom 13. März 1930 (Reichsgesetzbl. II S. 369) war das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" bezw. die Deutsche Reichsbahngesellschaft eine juristische Person. Nach dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 (Reichgesetzbl. I S. 1205) entbehrte die Deutsche Reichsbahn einer besonderen Rechtspersönlichkeit. Verwaltungsmäßig stellte sie eine besonders behandelte „statio fisci" dar.

Die organisatorische und wirtschaftliche Loslösung der Deutschen Bundesbahn aus der Staatsverwaltung erfordert es, daß sie im Rechts-

verkehr und vor den Gerichten selbständig auftreten kann. Die gegenüber § 2 Absatz 1 des Reichsbahngesetzes von 1939 veränderte Fassung bedeutet keine inhaltliche Änderung.

Zu § 3:

Die hier vorgenommene Trennung ergibt sich aus dem Begriff des Sondervermögens.

Zu § 4:

Die gemeinwirtschaftliche Entwicklung schließt die Anwendung kaufmännischer Grundsätze nicht aus. Sie sollen zur Leistungssteigerung und Leistungsverbilligung, insbesondere zur Rationalisierung aller Dienstzweige, führen. Die Anwendung kaufmännischer Grundsätze bedeutet vor allem die Loslösung von den starren Formen der allgemeinen Verwaltung.

Zu § 5:

Der Grundsatz der gegenseitigen Abgeltung der Leistungen ist aus § 14 des Reichsbahngesetzes von 1939 übernommen.

Zu § 6:

§ 6 entspricht inhaltlich den bereits im § 17 und § 3 des Reichsbahngesetzes von 1939 ausgesprochenen Grundsätzen.

Zweiter Abschnitt

Organisation

Zu § 7:

Während der Verwaltungsrat Oberstes Organ der Kontrolle und der Entscheidung in Fragen von allgemeiner Bedeutung und in wichtigen Einzelfragen ist, ist der Vorstand das Organ der „laufenden" Geschäftsführung. Im Unterschied zur Regelung im Reichsbahngesetz von 1939 ist die Bundesregierung bezw. der Bundesverkehrsminister nicht Organ der Deutschen Bundesbahn.

Zu § 8: Absätze 1 und 2:

Im Gegensatz zum Beirat des Reichsbahngesetzes von 1939 ist der Verwaltungsrat nicht beratendes Organ, sondern echtes Beschlußorgan.
Der Verwaltungsrat soll nicht eine Vertretung verschiedener Interessen, sondern ein Sachverständigengremium sein. Da die Deutsche Bundesbahn für die wirtschaftliche Entwicklung aller Länder von einschneidender Bedeutung ist, muß jedes Land — gemäß Artikel 23 GG auch Berlin — unmittelbaren Einfluß auf die Arbeit des Verwaltungsrates nehmen können. Auch die nicht von den Ländern vorzuschlagenden Mitglieder sollen „aus allen Teilen des Bundesgebietes" herangezogen werden. Der organisatorischen und wirtschaftlichen Loslösung der Deutschen Bundesbahn aus der Staatsverwaltung würde es indessen widersprechen, wenn die Bundesregierung Vertreter in den Verwaltungsrat entsenden könnte. Die Rechte der Bundesregierung sind insoweit durch das ihr zustehende

Recht zur Ernennung der Verwaltungsratmitglieder gewahrt. Wirtschaft und Gewerkschaften sind paritätisch vertreten. Zahl und Aufteilung der herangezogenen Sachverständigen erscheinen angemessen.

Absatz 3:

Für eine erfolgreiche Arbeit des Verwaltungsrates ist nicht nur entscheidend, daß seine Mitglieder erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sind, sondern auch, daß sie ohne Bindung an Kräfte außerhalb des Verwaltungsrates frei nach ihrer Sachkunde und ihrem Gewissen zum Nutzen der Gesamtwirtschaft und der Deutschen Bundesbahn entscheiden können. Deshalb kommt der Bestimmung, daß sie bei ihrer Tätigkeit an keinerlei Aufträge oder Weisungen gebunden sind, besondere Bedeutung zu.

Absatz 9:

Entsprechend seiner Stellung als oberstes Kontroll- und Entscheidungsorgan soll der Verwaltungsrat seine Geschäftsordnung selbst erlassen. Eine Mitwirkung der Bundesregierung oder anderer Staatsorgane ist nicht vorgesehen.

Absatz 10:

Da die Bundesregierung nicht Organ der Deutschen Bundesbahn ist, muß sie, um ihre Aufgaben erfüllen zu können, das Recht haben, an allen Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen.

Zu § 9:

Der selbständigen Stellung der Bundesbahn entspricht es, daß der Präsident des Verwaltungsrates von diesem aus seiner Mitte gewählt und vom Bundespräsidenten bestätigt wird.

Zu § 10:

Im Verhältnis zum Vorstand entscheidet der Verwaltungsrat, abgesehen von den im Absatz 1 aufgezählten Einzelaufgaben, darüber, ob es sich um eine Frage von allgemeiner Bedeutung oder um eine wichtige Einzelfrage handelt. Das darf jedoch nicht dazu führen, daß der Verwaltungsrat sich in die laufende Geschäftsführung mehr als unbedingt erforderlich einmischt.

Zu § 12:

Das hier geregelte Beanstandungsrecht entspricht der Verantwortung des Bundesministers für Verkehr gegenüber der Bundesregierung und dem Bundestag. Die Frage, wann ein Beschluß des Verwaltungsrates wichtige Interessen des Bundes, eines Bundeslandes oder der Deutschen Bundesbahn gefährdet, wann also das Widerspruchsrecht im Einzelfalle gegeben ist, entscheidet der Bundesminister für Verkehr nach pflichtmäßigem Ermessen.

Zu § 13:

Um eine Gesamtverantwortung für die Geschäftsführung der Deutschen Bundesbahn zu schaffen, ist als Leiter nicht ein Präsident bestimmt, sondern der Vorstand ist so ausgestaltet, daß die Vorzüge

des Präsidial- und des Kollegialsystems sich in ihm vereinigen. Der bisherige Präsident der Deutschen Bundesbahn trug allein die Gesamtverantwortung, in die sich nunmehr der Generaldirektor und die Direktoren teilen. Die Entscheidungsbefugnis liegt jedoch im Falle von Meinungsverschiedenheiten beim Generaldirektor. Auf diese Weise werden notwendige und häufig schnell zu treffende Entscheidungen in jedem Fall gewährleistet.

Die Frage, ob die Zeichnungsbefugnis dem Gesamtvorstand, einzelnen Vorstandsmitgliedern oder dem Generaldirektor zusteht, ist offengelassen. Sie muß durch die Verwaltungsordnung geregelt werden.

Zu § 14:

Absätze 2 und 3 ziehen für die Verantwortlichkeit des Vorstandes die Folgerung aus § 4.

Dritter Abschnitt

Aufsicht

Zu § 16:

Gemäß Artikel 65 GG ist der Bundesminister für Verkehr dafür verantwortlich, daß die Richtlinien der Politik auch für die Deutsche Bundesbahn eingehalten werden. Er muß daher die hiernach erforderlichen allgemeinen Anordnungen — im Gegensatz zu Einzelanweisungen — an die Deutsche Bundesbahn erlassen können.

Seine Verantwortung für den wirtschaftlichen Betrieb der Deutschen Bundesbahn kommt in seinem Recht zum Ausdruck, Wirtschaftsplan und Jahresabschluß — im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen — zu genehmigen. Die Feststellung des Wirtschaftsplanes und des Jahresabschlusses ist jedoch dem Verwaltungrat der Deutchen Bundesbahn als Kernstück ihrer Selbständigkeit vorbehalten worden (vgl. § 10). Bei der Bedeutung dieser Akte ist es erforderlich, die Entscheidung über Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Finanzen oder dem Verwaltungsrat der Bundesregierung zu übertragen (Absatz 3).

Zu § 17:

Wegen der Bedeutung der Tarife ist dem Bundesminister für Verkehr das Recht der Genehmigung vorbehalten.

Die Bestimmung des Absatzes 2 ist notwendig, damit bei Tarifmaßnahmen, die in der Regel eilig zu treffen sind, jede Verzögerung ausgeschlossen wird.

Zu § 19:

Verhandlungen mit ausländischen Staaten, die — abgesehen vom Besatzungsstatut — der Bundesregierung vorbehalten sind, müssen der Deutschen Bundesbahn im Rahmen der Beschränkungen dieser Bestimmung gestattet werden, da es sich bei den Eisenbahnen ausländischer Staaten meist ebenfalls um Staatsbahnen handelt.

Vierter Abschnitt

Personalwesen

Zu § 20:

Die noch ungeklärten beamtenrechtlichen Verhältnisse im Bunde lassen die Aufnahme von Bestimmungen, wie sie z. B. das Reichsbahngesetz von 1939 enthielt, nicht zu. Die Bestimmung beschränkt sich daher auf die Feststellung, daß die Angehörigen der Deutschen Bundesbahn im Dienste des Bundes stehen und daß bundesrechtliche Vorschriften für sie gelten. Solche Vorschriften sind sowohl bestehende wie künftige.

Zu § 21:

Diese Vorschrift entspricht inhaltlich der Bestimmung des § 2 Absatz 10 des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBl. S. 95).

Zu § 23:

Im Hinblick auf die Finanzlage der Deutschen Bundesbahn trifft diese Bestimmung eine sozialpolitische Entscheidung zu Gunsten der Angehörigen der Deutschen Bundesbahn.

Fünfter Abschnitt

Wirtschaftsführung

Zu § 24:

Die Deutsche Bundesbahn benötigt gegenüber Tarifwünschen, deren Erfüllung im volkswirtschaftlichen Interesse ohne Rücksicht auf die Deckung der Selbstkosten von ihr gefordert wird, einen Ausgleich für entstehende Ausfälle. Da dieser Ausgleich zu Lasten des Bundeshaushalts geht, ist es Sache der die Maßnahmen verlangenden Stelle, die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Bundeshaushalt sorgfältig zu prüfen.

Zu § 27:

§ 27 entspricht im wesentlichen dem § 8 des Reichsbahngesetzes von 1939, berücksichtigt aber die selbständige Stellung der Deutschen Bundesbahn. Die Festsetzung eines bestimmten Höchstbetrages für die Aufnahme von Krediten ist nicht zweckmäßig und erübrigt sich auch im Hinblick auf Absatz 3.

Zu § 28:

Die Bestimmungen über den Jahresabschluß sind im wesentlichen aus dem bisherigen Recht übernommen. Neu ist die Pflicht, die wirtschaftlichen Ergebnisse des Kraftverkehrs und bestimmter Nebenbetriebe besonders auszuweisen, um deren Rentabilität feststellen zu können.

Zu § 29: Absatz 1:

Gegenüber der Regelung in § 13 des Reichsbahngesetzes von 1939 ist der Höchstbetrag der anzusammelnden Ausgleichsrücklagen auf 800 Mill. DM erhöht worden.

Absatz 2:

Diese allgemeine Bestimmung ergänzt die besondere Bestimmung des § 24 Absatz 2. Eine tatbestandsmäßige Beschränkung der auf den Bundeshaushalt zu übernehmenden Fehlbeträge erscheint angesichts der Vielfalt ihrer möglichen Entstehungsgründe unzweckmäßig. Der erforderliche Zwang für die Bundesbahnorgane, das Entstehen von Fehlbeträgen zu verhindern, dürfte durch die Bestimmungen des § 4 Satz 1 und des § 14 Absatz 2 ausgeübt werden.

Zu § 30:

Die bewährten Prüfungseinrichtungen der Deutschen Bundesbahn sind im alten Umfange beibehalten worden. Die Unmittelbarkeit der Prüfung hat den großen Vorteil, daß Fehler und unwirtschaftliches Handeln in kürzester Frist abgestellt werden können und die Prüfung nach den besonderen kaufmännischen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten der Deutschen Bundesbahn vorgenommen wird. Die Wirtschaftsprüfung kann wirksam am besten von den bei der Deutschen Bundesbahn selbst tätigen und mitten in ihrem Geschäftsbetrieb stehenden Kräften vorgenommen werden, was eine Ergänzung durch qualifizierte Fachkräfte außerhalb der Deutschen Bundesbahn nicht ausschließt.

Zu § 31:

Die selbständige Stellung der Deutschen Bundesbahn und ihre Geschäfts- und Rechnungsführung nach kaufmännischen Grundsätzen schließen eine Anwendung der Haushalts- und Rechnungsbestimmungen und der sonstigen Vorschriften des Bundes über die Wirtschaftsführung aus.

Sechster Abschnitt

Verwaltungsrechtliche Vorschriften

Zu § 32:

§ 32 entspricht dem § 23 des Reichsbahngesetzes von 1939 unter Berücksichtigung. der durch Artikel 19 Absatz 4 GG bedingten Änderungen. Artikel 19 Absatz 4 GG hält auch gegenüber der Planfeststellung den Rechtsweg offen, so daß diese keine endgültige Entscheidung trifft.

Zu § 33:

§ 33 faßt die Vorschriften der § 25 Absatz 1 und § 27 des Reichsbahngesetzes von 1939 unter Berücksichtigung der durch Artikel 19 Absatz 4 GG bedingten Änderungen zusammen. Gemäß Artikel 19 Absatz 4 GG sind die Entscheidungen im Enteignungsverfahren wie im Falle des § 32 nicht mehr endgültig.

Zu § 34:

§ 34 schafft gegenüber dem § 24 des Reichsbahngesetzes von 1939 kein neues Recht, jedoch ist die Fassung der Begriffsbestimmungen gegenüber früher vereinfacht.

Zu § 35:

In § 35 sind die Vorschriften des § 25 Absatz 2 des Reichsbahngesetzes von 1939 übernommen.

Zu § 36:

Die Vorschrift entspricht dem § 15 Absatz 1 des Reichsbahngesetzes von 1939.

Zu § 37:

Die Vorschriften entsprechen dem heutigen Rechtszustand (vgl. § 16 des Reichsbahngesetzes von 1939). Daß die Gewerbeordnung für den Betrieb der Deutschen Bundesbahn als solchen nicht gilt, ergibt sich bereits aus § 6 der Gewerbeordnung und braucht daher nicht wiederholt zu werden.

Siebenter Abschnitt

Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern

Der Abschnitt enthält nicht alle Bestimmungen über die Mitwirkung der Länder bei der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn, insbesondere sind wichtige Bestimmungen über die Mitwirkung von Landesverwaltungsbehörden bei der Planfeststellung im § 32 enthalten. Das Grundgesetz bestimmt hinsichtlich der Verwaltung in Artikel 87 Absatz 1, daß die Bundeseisenbahnen in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden. Obwohl demnach in gleicher Weise wie nach den früheren Reichsbahngesetzen die Verwaltung der Bundeseisenbahnen auch in Zukunft Bundesangelegenheit ist, ist es doch mit Rücksicht auf den föderativen Charakter der neu geschaffenen Bundesrepublik Deutschland erforderlich, daß dem Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern im Bundesbahngesetz Rechnung getragen wird. Hierbei wird davon ausgegangen, daß bis zum Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes die Überführung der südwestdeutschen Eisenbahnen in die Deutsche Bundesbahn gemäß Artikel 130 GG abgeschlossen sein wird.

Zu § 39:

Unter höherer „Bundesbahnbehörde" sind nicht nur die Eisenbahndirektionen, sondern auch die Eisenbahnzentralämter, die Generalbetriebsleitungen und das Bundesbahn-Sozialamt zu verstehen.

Oberste Landesverkehrsbehörden sind diejenigen Länderministerien, in deren Geschäftskreis das gesamte Verkehrswesen fällt. Das Unterrichtungs- und Auskunftsrecht zwischen den Organen der Bundesbahn und den obersten Landesverkehrsbehörden soll umfassend und vollständig sein. Es soll dazu dienen, von vornherein eine vertrauensvolle Arbeit zwischen den Ländern und der Leitung der Bundesbahn sicherzustellen. Es stellt eine gegenseitige Verpflichtung dar.

Zu § 40:

Im § 40 sind die wichtigsten betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn aufgeführt. Die Stellung-

nahme der obersten Landesverkehrsbehörden ist für die Deutsche Bundesbahn nicht bindend. Ihre Einholung schließt aber die Pflicht der entscheidenden Stelle in sich, alle Gründe des Landes sachlich zu würdigen und bei der Entscheidung angemessen zu berücksichtigen.

Zu § 41:

Der Verwaltungsrat und der Generaldirektor der Deutschen Bundesbahn sollen das Benehmen mit den beteiligten Ländern bei der Besetzung der Posten von Eisenbahndirektionspräsidenten schon herstellen, ehe sie einen Vorschlag machen.

Zu § 42:

Diese Bestimmung steht im engen Zusammenhang mit § 17. Das Anhörungsrecht der Länder bezieht sich auf alle Tarife, die besondere Verkehrsbedürfnisse eines Landes berühren, auch soweit der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn gemäß § 10 Absatz 1 Nr. 7 in Verbindung mit § 17 Absatz 3 ohne Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr entscheidet.

Zu § 44:

Diese Bestimmung steht im Zusammenhang mit § 18 über die Jahres- und Halbjahresfahrpläne des Personenverkehrs.

Zu § 45:

Das Recht der obersten Landesverkehrsbehörden, Stellung zu nehmen, besteht unabhängig von der in § 32 (Planfeststellung) vorgesehenen Mitwirkung der höheren Landesverwaltungsbehörde. Bei der Planfeststellung des § 32 handelt es sich um den begrenzten Vorgang der Feststellung von Plänen im Einzelfall, bei den Planungen nach § 45 um die allgemeine Verkehrsplanung.

Zu § 46:

Diese Bestimmung ist angesichts des Umfangs der von der Deutschen Bundesbahn zu vergebenden Aufträge für die Entwicklung der Wirtschaft in den Ländern, besonders in Krisenzeiten, von erheblicher Bedeutung. Eine gleichmäßige schematische Behandlung aller Länder ist nicht notwendig. Die Deutsche Bundesbahn kann durchaus das eine oder andere Land vorzugsweise bedenken, um dessen notleidende Wirtschaft zu unterstützen. Das gilt vor allem für Länder, die besonders stark von Flüchtlingen belegt sind.

Zu § 47:

Bei der hier genannten Auftragsverwaltung handelt es sich um echte Landesverwaltung durch Bundesorgane nach den Weisungen und für Rechnung der Länder. In Betracht kommt vor allem die Aufsicht über die Privat- und Kleinbahnen, die nach dem Grundgesetz Sache der Länder ist.

Zu § 48:

Absatz 1 findet Anwendung, wenn im Einzelfall streitig wird, ob entsprechend den Bestimmungen dieses Abschnittes die Länder rechtzeitig und ausreichend zum Zuge gekommen sind.

Im Falle des Absatzes 2 handelt es sich um die Auslegung von Rechtsvorschriften. Hier zu entscheiden, ist Aufgabe des Bundesverfassungsgerichtes.

Achter Abschnitt

Schlußbestimmungen

Zu § 49:

Hier ist der Bundesregierung nur die Ermächtigung zum Erlaß von ausführenden Verwaltungsvorschriften gegeben. Durchführungsvorschriften, wie sie in der Verordnung zur Durchführung des Reichsbahngesetzes vom 5. Juli 1939 (Reichgesetzbl. I S. 1213) enthalten sind, sind, soweit angängig, in das Gesetz selbst übernommen worden.

Zu § 51:

Die Frist für die erste Bildung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn darf mit Rücksicht auf die hieran beteiligten Stellen nicht zu knapp bemessen werden. Andererseits ist darauf Bedacht zu nehmen, dieses Organ sobald wie möglich arbeitsfähig zu machen. Dem ersten Vorstand obliegt es, möglichst schnell alle Vorbereitungen für die Geschäfts- und Betriebsübernahme zu treffen. Wegen der Bedeutung des Geschäfts- und Betriebsüberganges ist der vollzogene Übergang im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Stellungnahme

der Bundesregierung
zu dem vom Deutschen Bundesrat vorgelegten

Entwurf eines Gesetzes

über die Deutsche Bundesbahn (Bundesbahngesetz)

Der Deutsche Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 30. März 1950 beschlossen, den

Entwurf eines Gesetzes
über die Deutsche Bundesbahn
(Bundesbahngesetz)

gemäß Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen. Dieser Entwurf, der auf einen Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen vom November 1949 zurückgeht, wurde vom Bundesrat nach eingehender Beratung in seinem Verkehrsausschuß verabschiedet. Dabei wurden die auf Veranlassung des Bundesministers für Verkehr erstellten beiden Gutachten des Wissenschaftlichen Beirates des Bundesverkehrsministeriums und eines besonderen, aus Eisenbahnsachverständigen und sonstigen Verkehrsfachleuten gebildeten Ausschusses berücksichtigt.

I.

Der Entwurf des Bundesrates ist Gegenstand eingehender Prüfung aller beteiligten Ressorts der Bundesregierung gewesen. Die Bundesregierung vermag der Vorlage des Bundesrates nicht zuzustimmen, da die vorgeschlagene Fassung der staatsrechtlichen und politischen Lage der Bundesrepublik Deutschland nicht entspricht und das Verhältnis der Bundesregierung zur Bundesbahn nicht zweckentsprechend regelt. Zur Begründung ihrer Auffassung verweist die Bundesregierung auf die folgenden Ausführungen:

II.

1. Rechtsstellung der Deutschen Bundesbahn:

Ziel des neuen Bundesbahngesetzes, dessen Erlaß die Bundesregierung als besonders vordringlich ansieht, muß es sein, eine ordnungsmäßige Wirtschaft der Bundesbahn mit ausgeglichenem Haushalt sicherzustellen und damit die Kreditfähigkeit der Deutschen Bundesbahn gegenüber dem In- und Ausland zu verbürgen. Die Erreichung dieses

Zieles erfordert eine relativ hohe Selbständigkeit der Bundesbahn in ihrer Geschäftsführung, d. h. in ihrem gesamten geschäftlichen Handeln, das einen Teil der deutschen Wirtschaft darstellt und den konjunkturellen Schwankungen dauernd unterworfen ist. Aus diesem Grunde bejaht auch die Bundesregierung im Grundsatz den Gedanken einer möglichst autonomen Stellung der Deutschen Bundesbahn und die Herausnahme der zum Bundeseisenbahnvermögen gehörenden Vermögensgegenstände aus dem allgemeinen Bundesvermögen und die Verwaltung dieses Teiles des Bundesvermögens als Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Dabei soll die Bundesbahn keine von der Staatspersönlichkeit der Bundesrepublik Deutschland verschiedene juristische Person des öffentlichen Rechts („Anstalt des öffentlichen Rechts") sein, sondern sie soll eine nichtrechtsfähige öffentlich-rechtliche Anstalt bilden. Wenn so die Bahn eine hohe Selbständigkeit in ihrer geschäftlichen Tätigkeit erhält, so muß doch, da es sich um Bundesvermögen und gemäß Artikel 87 Absatz 1 des Grundgesetzes um eine Bundesverwaltung handelt, sichergestellt sein, daß die Deutsche Bundesbahn im Verhältnis zur Bundesrepublik Deutschland keinen „Staat im Staate" bildet, sondern daß die Grundsätze der allgemeinen Politik, insbesondere der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik, für die Bundesbahn verbindlich bleiben. Es ist deshalb Aufgabe des neuen Bundesbahngesetzes, eine sinnvolle Synthese zwischen der Freiheit der Bahn im Bereich ihres geschäftlichen Handelns und der Bindung der Bahn an den Staat und seine übergeordneten Aufgaben zu finden. Über diese Grundsätze bestehen zwischen dem Initiativgesetzentwurf des Deutschen Bundesrates und der Auffassung der Bundesregierung grundsätzlich keine Meinungsverschiedenheiten. Jedoch führt die Auslegung dieser Grundsätze, insbesondere hinsichtlich der Gestaltung der obersten Organe der Deutschen Bundesbahn, der Ausbildung der Aufsichtsrechte der Bundesregierung und des Bundesministers für Verkehr in seiner Eigenschaft als zuständiger Fachminister, der Tarifpolitik, der Wirtschaftsführung — insbesondere der Behandlung des Wirtschafts- und Stellenplans und des Jahresabschlusses — sowie in den finanzrechtlichen und kreditrechtlichen Bestimmungen des Gesetzentwurfes zu Ergebnissen, denen die Bundesregierung nicht beizutreten vermag.

2. Oberste Organe der Deutschen Bundesbahn

Der Entwurf des Bundesrates sieht als oberste Organe der Deutschen Bundesbahn einen Verwaltungsrat und einen Vorstand vor. Aus der Stellung dieser Organe in dem Gesetzentwurf ergeben sich folgende Bedenken der Bundesregierung:

A. Vorstand

Der Vorstand als das oberste Organ der Geschäftsleitung des Unternehmens „Deutsche Bundesbahn" soll nach den Vorstellungen des Bundesrates aus einem Vorsitzer mit der Dienstbezeichnung „Generaldirektor", seinem ständigen Stellvertreter und den Leitern der Abteilungen der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, den sogenannten „Direktoren" bestehen. Im Vorstand soll bei Meinungsverschiedenheiten der Generaldirektor entscheiden, so daß der Sache nach seine Stimme ausschlaggebend ist, die Entscheidung und damit die Verantwortung also allein bei ihm liegt. Mit Rücksicht auf die Größe des Unternehmens „Deutsche Bundesbahn", den Wert des Bundeseisenbahnvermögens, die Bedeutung der Deutschen Bundesbahn bei der Beförderung von Personen und Gütern innerhalb der Gesamtwirtschaft und mit Rücksicht auf die große Zahl der bei der Bundesbahn Beschäf-

tigten (über eine halbe Million Menschen) glaubt die Bundesregierung, das oberste Organ der Geschäftsleitung nicht nach einem offenen oder versteckten Präsidialprinzip mit „monokratischer“ Spitze ausgestalten zu sollen, sondern gibt dem Kollegialprinzip den Vorzug. Die oberste Geschäftsleitung soll nach ihrer Auffassung bei einem dreiköpfigen Direktorium liegen, das „zur gesamten Hand“ die oberste Verantwortung für die Geschäftsleitung der Deutschen Bundesbahn trägt. Das Direktorium soll einen geschäftsleitenden Vorsitzer (einen der drei Generaldirektoren) haben, der von den übrigen Mitgliedern des Direktoriums nicht überstimmt werden soll. Die große Arbeitslast und die Fülle der Aufgaben auf den verschiedensten technischen, finanzwirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Gebieten machen es unmöglich, einer Einzelpersönlichkeit die oberste Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung zu geben; vielmehr muß ein kleiner Kreis besonders erfahrener Fachleute mit der Geschäftsleitung beauftragt werden. In der Geschäftsleitung sollten insbesondere hervorragende Kräfte aus den Bereichen der Technik, des Rechtswesens und des Wirtschafts- und Finanzwesens zum Zuge kommen, um nach allen Seiten höchste Sachkunde zu verbürgen und durch sinnvolle Aufteilung der Arbeitslast deren schnelle und ordnungsgemäße Bewältigung zu ermöglichen. Die Auswahl dieser Persönlichkeiten sollte durch keinerlei Beschränkung, wie etwa langjährige Tätigkeit im Eisenbahnwesen, beeinträchtigt werden. Das oberste Organ der Geschäftsleitung soll vom Bundespräsidenten auf Grund eines Beschlusses der Bundesregierung ernannt werden. Die Vorschläge, die zu diesem Regierungsbeschluß führen, sollen nicht vom Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn ausgehen, sondern vom Bundesminister für Verkehr als dem zuständigen Fachminister im Benehmen mit dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn erfolgen.

B. Verwaltungsrat

Der Initiativgesetzentwurf des Bundesrates sieht als oberstes Organ, das über der Geschäftsleitung steht, einen Verwaltungsrat vor, der einerseits oberstes Aufsichtsorgan der Deutschen Bundesbahn ist (Überwachungsfunktion) und zum andern über alle Fragen von allgemeiner Bedeutung und über wichtige Einzelfragen hinsichtlich der Leitung des Unternehmens mit bindender Wirkung für den Vorstand beschließen soll (Leitungsfunktion). Dieser Verwaltungsrat soll über einen im Gesetz beispielsweise aufgeführten Zuständigkeitskatalog hinaus für alle Fragen der Bundesbahn zuständig sein, die er in den Kreis seiner Beschlußfassung und Entscheidung einbeziehen will. Ihm soll also das Recht zustehen, seinen Aufgabenkreis mit bindender Wirkung gegenüber dem Vorstand selbst abzugrenzen (Kompetenz-Kompetenz).

Die Bundesregierung möchte dagegen den Aufgabenkreis des Verwaltungsrates so gestaltet sehen, daß er in der Lage ist, bei besonders wichtigen, im Gesetz festgelegten Vorgängen und Verwaltungsakten des Lebens der Bundesbahn durch Beschluß entscheidend mitzuwirken. Es soll jedoch die Zuständigkeit des Verwaltungsrates nicht schrankenlos sein. Er soll also nicht das Recht der Kompetenz-Kompetenz besitzen; ebensowenig soll er vorgesetztes Organ der Geschäftsleitung oder gar oberstes Aufsichts- und Überwachungsorgan gegenüber dem Direktorium sein, weil eine solche überragende Stellung des Verwaltungsrates die Schlagkraft der Deutschen Bundesbahn lähmen würde. Dabei soll nicht ausgeschlossen sein, daß dem Verwaltungsrat ein umfassendes Recht der Auskunft und Unterrichtung durch den Vorstand

und die leitenden Verwaltungsangehörigen der Hauptverwaltung zusteht.
Auch hinsichtlich der Zusammensetzung des Verwaltungsrates glaubt die Bundesregierung in einigen Punkten andere Wege vorschlagen zu sollen, als sie der Initiativgesetzentwurf des Bundesrates vorsieht. Einigkeit besteht zwischen den Beteiligten darüber, daß im Verwaltungsrat alle Länder des Bundesgebietes einschließlich Berlin vertreten sein sollten. Im übrigen wird es aber zweckmäßig sein, statt 3 Angehörigen der gewerblichen Wirtschaft 6, statt 5 Angehörigen der Gewerkschaften gleichfalls 6 vorzuschlagen und statt der 3 allgemeinen Verkehrssachverständigen, wie sie der Bundesrats-Initiativgesetzentwurf vorsieht, 3 Sachverständige des Finanzwesens und der Wirtschafts- und Verkehrswissenschaft zu bestellen. Die Vorschläge des Bundesverkehrsministers an die Bundesregierung für die Ernennung der Verwaltungsratsmitglieder sollen im Benehmen mit den obersten Landesbehörden und zentralen Organisationen der Wirtschaft und der Gewerkschaften ergehen. Nach Auffassung der Bundesregierung müssen sowohl die Mitglieder des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn wie die Mitglieder der Bundesregierung das Recht besitzen, an den Sitzungen des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn und seiner Ausschüsse teilzunehmen und dort jederzeit das Wort zu ergreifen. Diese Möglichkeit ist im Entwurf des Bundesrates nicht vorgesehen.

3. Aufsichtsrecht der Regierung

Das Aufsichtsrecht der Bundesregierung ist im Initiativgesetzentwurf des Bundesrates nicht ausreichend ausgebildet. Der Bundesminister für Verkehr, der nach Artikel 65 des Grundgesetzes zuständige Fachminister und Vertreter der Bundesregierung gegenüber der Bundesbahn, soll nach dem Bundesratsgesetzentwurf im Rahmen seiner politischen Verantwortung die erforderlichen „allgemeinen" Anordnungen an die Deutsche Bundesbahn erlassen können. Diese bereits im Gesetz des Vereinigten Wirtschaftsgebietes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBl. 1948 S. 95) verwendete Begriffsbestimmung ist so unklar, daß sie schon bisher zu Schwierigkeiten zwischen dem Bundesminister für Verkehr und der Leitung der Deutschen Bundesbahn geführt hat und auch in Zukunft weiter führen würde. Sie hat sich in der Praxis keineswegs bewährt. Selbstverständlich soll der zuständige Fachminister, der Bundesminister für Verkehr, nicht die Befugnis besitzen, in den laufenden Geschäftsverkehr der Deutschen Bundesbahn durch Einzelanordnungen einzugreifen, und Anordnungen in Ausübung seines Aufsichtsrechts sollen die seltene Ausnahme bilden. Es kann aus wichtigen politischen Gründen aber durchaus erforderlich sein, auch im Einzelfalle eine Anordnung geben zu müssen, z. B. beim Vollzug eines besonders begründeten, groß angelegten Arbeitsbeschaffungsprogramms. Deshalb muß das Anordnungsrecht des Ministers durch seinen Zweck begrenzt werden: Der Bundesminister für Verkehr sollte in der Lage sein, die Richtlinien der Regierungspolitik auch gegenüber der Deutschen Bundesbahn durchzusetzen, muß aber auch in den Stand gesetzt werden, seiner Aufgabe der Koordinierung der Verkehrsträger gerecht zu werden, nämlich die oft widerstreitenden Interessen der einzelnen Verkehrsträger und ihrer verwaltungsmäßigen Repräsentanten auf höherer Ebene zum Ausgleich zu bringen. Da der Bundesminister für Verkehr — auch nach Auffassung des Initiativgesetzentwurfs des Bundesrates — als Inhaber der staatlichen Hoheitsgewalt für das gesetz-

mäßige und ordnungsmäßige Handeln der Bahn verantwortlich bleibt und dafür einzustehen hat, daß die Anlagen und Betriebsmittel der technischen Entwicklung angepaßt und laufend weiterentwickelt werden, muß er in die Lage versetzt werden, notfalls seine gesetzlichen Pflichten durch entsprechende Anordnungen gegenüber der Leitung der Bundesbahn verwirklichen zu können. Auch der Initiativgesetzentwurf des Bundesrates hält es für erforderlich, zahlreiche Verwaltungsakte im Leben der Bundesbahn der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr vorzubehalten. Wenn jedoch das Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr im Rahmen der Politik der Regierung wirksam ausgestaltet werden soll, so ist es notwendig, sein Anordnungsrecht mit bindender Wirkung gegenüber der Bundesbahn zweckentsprechend auszubilden. Insbesondere aber ist der verfassungsrechtlichen Regelung des Artikels 65 des Grundgesetzes Rechnung zu tragen, wonach der Bundesminister für Verkehr als zuständiger Fachminister dem Bundeskanzler und den gesetzgebenden Instanzen (Bundestag und Bundesrat) für die Geschäftstätigkeit der Deutschen Bundesbahn verantwortlich bleibt. Diese sehr schwerwiegende parlamentarische Verantwortung kann der Bundesminister für Verkehr nur dann übernehmen, wenn er ein genügendes Einwirkungsrecht auf die Bahn besitzt, um dort seine Verantwortlichkeit zu realisieren.

4. Tarifwesen

Darüber, daß der Bundesminister für Verkehr Inhaber der Tarifhoheit ist, besteht auch nach dem Bundesratsgesetzentwurf kein Zweifel. Es bedürfen grundsätzlich alle Verkehrstarife der Deutschen Bundesbahn der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, wobei allerdings die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts, insbesondere über die Mitwirkung des Herrn Bundesministers für Wirtschaft, und, falls wichtige Tarife in Form von Rechtsverordnungen ergehen, die Mitwirkung des Bundesrates gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes, unberührt bleiben sollen. Die bei der Tarifgenehmigung vorgesehenen Fristen des Bundesratsgesetzentwurfs sind jedoch mit Rücksicht auf die Vielzahl der am Zustandekommen von Verkehrstarifen der Deutschen Bundesbahn beteiligten Stellen viel zu kurz. Für die endgültige Entscheidung des Bundesverkehrsministers muß eine Frist von drei Monaten, nicht von einem Monat, festgesetzt werden, da bei allen großen Tarifverhandlungen insbesondere auch die „Ständige Tarifkommission" zu beteiligen ist. Auch die Frist für die vorläufige Antwort des Bundesministers für Verkehr auf einen Tarifantrag der Bundesbahn muß nicht eine, sondern mindestens zwei Wochen betragen.

5. Personalwesen

Der Bundesratsentwurf sieht im 4. Abschnitt „Personalwesen" lediglich einige allgemeine Rahmenbestimmungen vor, ohne den besonderen Bedürfnissen der Deutschen Bundesbahn auf dem Gebiet des Personalwesens gerecht zu werden. Es müssen aber insbesondere Bestimmungen darüber getroffen werden, wer oberster Vorgesetzter und wer oberste Dienstbehörde der Verwaltungsangehörigen der Deutschen Bundesbahn, insbesondere wer Dienstvorgesetzter der Bundesbahnbeamten ist. Dieses gilt nicht nur für die aktiven, sondern auch für die im Ruhestand befindlichen Bundesbahnbeamten. Außerdem sind für die Bundesbahn unerläßliche, aus der Natur ihres Betriebes sich ergebende Sonderbestimmungen über die Verwendung auf anderen Dienstposten, über Dienstbe-

züge, Belohnungen und Vergütungen in besonderen Fällen, für besondere Leistungen und auf besonders schwierigen Dienstposten und über die Berechnung der Dienstzeiten vorzusehen. Schließlich wird es für erforderlich erachtet, der Geschäftsleitung der Bundesbahn die Möglichkeit zu geben, für eine begrenzte Übergangszeit — etwa bis zur Dauer von zwei Jahren nach dem ersten Zusammentreten des Direktoriums und des Verwaltungsrats — Bundesbahnbeamte in den Wartestand zu versetzen.

6. Geschäftsführung

Es besteht zwischen allen Beteiligten Einverständnis darüber, daß die Deutsche Bundesbahn ihre Wirtschaft so zu führen hat, daß sie im Regelfalle in der Lage ist, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst zu bestreiten. Einige Bestimmungen des Bundesratsgesetzentwurfes über die Wirtschaftsführung sind nach Auffassung der Regierung aber nicht ausreichend. Vor allem muß für die Behandlung des Jahresabschlusses, für den die Regierung die Entlastung erteilt, eine Regelung getroffen werden, die dem Gesetz über Errichtung und Aufgaben des Bundesrechnungshofes entspricht. Das gleiche gilt für die Wirtschafts- und Rechnungsprüfung, die nur dann wirksam gestaltet werden kann, wenn ein fachlich qualifizierter, materiell und personell von der Verwaltung der Bundesbahn unabhängiger Rechnungsprüfungsdienst die laufende Prüfung des Unternehmens durchführt.

In der Behandlung von Defiziten der Bundesbahn sind sich beide Entwürfe darüber einig, daß etwaige Fehlbeträge von ihr nicht laufend in ein neues Geschäftsjahr herübergeschleppt, also nicht ohne weiteres auf neue Rechnung vorgetragen werden dürfen. Die Bundesregierung muß vielmehr über die Deckung eines Fehlbetrages beschließen, und zwar auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen nach Anhörung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn. Besondere Bedenken bestehen in dieser Richtung gegen eine Bestimmung im Bundesratsentwurf, nach der für jeden Fehlbetrag der Bahn die allgemeine Bundeskasse und der allgemeine Bundeshaushalt verantwortlich zu machen ist und Kredite, die im Zusammenhang mit dem Ausgleich von Fehlbeträgen aufgenommen werden müssen, ausschließlich dem allgemeinen Bundeshaushalt angelastet werden. Im Gegensatz zu diesem Vorschlage sollte vielmehr die Bundesregierung nach Abschluß jedes Geschäftsjahres in voller Verantwortung prüfen müssen, aus welchen Gründen ein Defizit entstanden ist, und ob und welche Möglichkeiten sich zu seiner Abdeckung finden lassen. Nur wenn das Defizit sich aus einer schlechten Konjunktur rechtfertigt, die auch die Deutsche Bundesbahn als Glied der Gesamtwirtschaft ergriffen hat, wird eine Belastung des allgemeinen Bundeshaushalts in Frage kommen können. Wenn dagegen der Eindruck besteht, daß die Bundesbahn nicht oder nicht in vollem Umfange rationell gewirtschaftet hat, oder daß sie durch Einsparungen und Rationalisierungen zu einem ausgeglichenen Wirtschaftsplan kommen kann, wird die Bundesregierung nach anderen Lösungen suchen müssen.

Bei der Aufnahme von Krediten wird sowohl die Lage der Bundesbahn wie die Lage der allgemeinen Bundeskasse zu berücksichtigen sein, insbesondere bei Entscheidung der Frage, ob die Kredite zu Lasten der Bundesbahn oder zu Lasten des allgemeinen Bundeshaushalts gehen. Eine automatische Bestimmung, nach der jeder Fehlbetrag im allgemeinen Bundeshaushalt zu regeln ist, bedeutet

wenig Anreiz für die Deutsche Bundesbahn, nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen rationell zu wirtschaften. Dieser Anreiz muß aber gesetzlich auf jeden Fall geschaffen werden, wenn das oberste Ziel des Gesetzes erfüllt werden soll, eine ordnungsmäßige Wirtschaft der Bundesbahn mit ausgeglichenem Haushalt zu erzielen. Dies ist umso notwendiger, als die Deutsche Bundesbahn nach beiden Entwürfen ein Sondervermögen darstellt.

7. Sonstige Punkte

In zahlreichen Vorschriften des Bundesratsgesetzentwurfes fehlt eine Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr als des zuständigen Fachministers und Vertreters der Bundesregierung, obwohl seine Mitwirkung wesentlich ist. Der Bundesratsgesetzentwurf sieht in solchen Fällen entweder eine Mitwirkung des Verwaltungsrates vor oder verlegt das Mitwirkungsrecht in die Bundesregierung. Dazu ist festzustellen, daß der Verwaltungsrat nicht Träger der Hoheitsrechte der Bundesrepublik gegenüber der Bundesbahn sein kann. Andererseits wird sich die Bundesregierung als Ganzes oder der Bundeskanzler nur dort einschalten können, wo die Zuständigkeit des Fachministers nicht gegeben ist. Gemäß Artikel 65 des Grundgesetzes leitet jeder Bundesminister innerhalb der Richtlinien der Politik, die der Bundeskanzler bestimmt, seinen Geschäftsbereich selbständig und unter eigener Verantwortung. Dies gilt auch gegenüber der Deutschen Bundesbahn. Diesen Grundsätzen müssen eine Reihe von Bestimmungen des Entwurfes Rechnung tragen.

8. Schlußbestimmungen, Überleitung

Unbefriedigend ist im Entwurf des Bundesrates auch die dort vorgesehene Übergangsregelung. Allgemeine Verwaltungsvorschriften sollen nicht von der Bundesregierung, sondern im Regelfalle vom Bundesminister für Verkehr erlassen werden, während die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen im Rahmen des Artikels 80 des Grundgesetzes der Bundesregierung zustehen soll. Für die Ingangsetzung der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn, die Einleitung der Einrichtung ihrer obersten Organe und die Aufsicht über den Geschäftsbetrieb ist der Bundesminister für Verkehr verantwortlich. Fernerhin muß der Entwurf in seinen Schlußbestimmungen auch das Außerkrafttreten alten Rechts, insbesondere des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 205), und das Erlöschen der Ländergesetze der Länder der französischen Zone über die Errichtung der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen zum Gegenstand haben.

III.

Da nach den vorstehenden Darlegungen die Auffassung der Bundesregierung in wesentlichen Punkten von dem Entwurf des Bundesrates abweicht, hat die Bundesregierung beschlossen, gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes dem Initiativgesetzentwurf des Bundesrates einen eigenen Regierungsentwurf entgegenzustellen. Dieser vom Bundesminister für Verkehr ausgearbeitete Gesetzentwurf ist in der 86. Sitzung der Bundesregierung vom 25. Juli 1950 verabschiedet worden.